



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 344]

नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 24, 2014/अग्रहायण 3, 1936

No. 344]

NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 24, 2014/AGRAHAYANA 3, 1936

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 13 नवम्बर, 2014

सं. टीएमपी/50/2014—एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा न्यू मैंगलौर पत्तन न्यास से दिनांक 30 सितंबर, 2013 की अधिसूचना संख्या टीएमपी/18/2013— विविध द्वारा महापत्तन, 2013 पर प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशा—निर्देश के अंतर्गत 5 वर्षों की अवधि के लिए निर्माण, स्वायित्व और प्रचालन (बी ओ ओ) आधार पर सार्वजनिक प्राईवेट सहभागिता (पीपीपी) रूप के जरिए वर्ध संख्या 6, 7 और 14 पर हार्बर मोबाइल क्रेन के नियोजन” परियोजना हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटारा करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/50/2014—एनएमपीटी

न्यू मैंगलौर पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i) टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
- (ii) सी. बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

अक्टूबर, 2014 के चौबीसवें दिन पारित

यह मामला न्यू मैंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से 5 वर्षों की अवधि के लिए निर्माण, स्वायित्व और प्रचालन (बीओओ) के आधार पर सार्वजनिक—निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के माध्यम से वर्ध संख्या 6, 7 और 14 पर हार्बर मोबाइल क्रेन के परियोजना परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012—पीजी दिनांक 9 सितंबर, 2013 और 12 सितंबर, 2013 द्वारा महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत ‘महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशा निर्देश 2013 जारी किए थे। एमओएस द्वारा एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में, उक्त दिशानिर्देश 30 सितंबर, 2013 को भारत के राजपत्र सं. 254 में अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013—विविध द्वारा अधिसूचित किए गए। उक्त दिशानिर्देश 9 सितंबर, 2013 से प्रभावी रहे हैं।

2.2

उक्त संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का खंड 2.2, जोकि वर्तमान मामले में प्रासंगिक है, नीचे पुनः उद्धृत है:

"प्रत्येक घटक/घटकों की श्रेणी और सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा अथवा सेवाओं के संयोजन, जैसी भी स्थिति हो, के लिए संदर्भ प्रशुल्क (संदर्भ शुल्क) संबद्ध महापत्तन से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और "कार्यनिष्ठादान मानक" शामिल किए जाएँगे। संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि उस महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव भेज सकते हैं जो उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो। संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित प्रशुल्क में डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी, जैसा 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन इस प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है। प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण प्राप्ति के 15 दिनों के भीतर संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्ठादान मानक अधिसूचित करेगा।"

3. एनएमपीटी ने पूर्व में दिनांक 16 सितंबर, 2014 के अपने पत्र द्वारा 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का पालन करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात् एनएमपीटी ने दिनांक 26 सितंबर 2014 के अपने ईमेल द्वारा दिनांक 16 सितंबर, 2014 के अपने पूर्व प्रस्ताव को वापस लेने हेतु अनुमति प्रदान करने के लिए अनुरोध किया, क्योंकि यह दिनांक 30 जून, 2014 के आदेश सं. टीएएमपी/ 20/2014-सीएचपीटी के अनुसार चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क को स्वीकृत करते हुए संदर्भ प्रशुल्क को अधिसूचित करने हेतु एक नया प्रस्ताव दाखिल करना चाहता था।

4.1. एनएमपीटी ने दिनांक 7 अक्टूबर, 2014 के अपने ईमेल में गोपनीय रूप से अपने पत्र, व्यवहार्यता रिपत्तन और उपयोगकर्ताओं/हितधारकों/चुने गए बिडरों की सूची प्रस्तुत की। बाद में, एनएमपीटी ने दिनांक 9 अक्टूबर, 2014 के अपने ईमेल में गोपनीय रूप से "निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन (बीओओ) के आधार पर प्रतीकी प्रशुल्क" के आधारमें बर्थ संख्या 6, 7 और 14 पर हार्ड लोडिंग क्रेन के परिनियोजन" परियोजना के लिए अपने प्रशुल्क प्रस्ताव, प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और प्रस्तावित कार्यनिष्ठादान मानक प्रस्तुत किए। तदनुसार, दिनांक 7 अक्टूबर, 2014 और 9 अक्टूबर, 2014 को ईमेल द्वारा प्रस्तुत किए नए प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है।

4.2. एनएमपीटी द्वारा दिनांक 7 अक्टूबर, 2014 के अपने पत्र में दिए गए प्रमुख बिंदु संक्षेप में नीचे दिए जा रहे हैं:

- (i) यातायात में हुई वृद्धि के कारण, एनएमपीटी ने कार्गो हैंडलिंग सेवा का निजीकरण करने का निर्णय लिया है। निजी प्रचालक के लिए पत्तन की आवश्यकता के अनुसार दो ग्रैब सहित 100 टन के एचएमसी की आपूर्ति करना, रखरखाव करना और प्रचालन करना अपेक्षित है।
- (ii) यह पत्तन 3 माह की परियोजन अवधि सहित 5 वर्षों की अवधि के लिए निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन (बीओओ) के आधार पर पीपीपी मोड के माध्यम से इस परियोजना को पुरस्कृत करने का प्रस्ताव रख रहा है। चूंकि यह परियोजना केवल 5 साल की अवधि के लिए ही है, दो 100 टन क्षमता वाले एचएमसी आवश्यकताओं को पूरा करेंगे। 5 वर्षों की परियोजना अवधि को देखते हुए, यह फैसला किया गया है कि क्रेन का उपयोगी जीवन 10 वर्ष मानते हुए प्रचालकों को उन क्रेनों को प्रदान करने की अनुमति दी जाए, जो 5 वर्ष से अधिक पुराने न हो। इस परियोजना के मार्च 2015 के अंत तक पुरस्कृत होने की उमीद है।
- (iii) प्रचालक के लिए उपकरण को परियोजित करना तथा 2015–16 की दूसरी तिमाही से वाणिज्यिक परिचालन प्रारंभ करना अपेक्षित है। प्रचालक के लिए केवल जहाज से समुद्र तट तक और समुद्र तट से जहाज तक कार्गों के लदान और उत्तराई का कार्य अपेक्षित है। प्रचालक द्वारा समुद्र तट से यार्ड तक या इसके विपरीत कार्गों की आवाजाही के लिए समुद्र तट हैंडलिंग परिचालन हेतु कोई भी सेवा प्रदान करने की उमीद नहीं की जाती है।
- (iv) निजी प्रचालक बर्थ संख्या 6, 7 और 14 में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो को हैंडल करेंगे। प्रचालक केवल बर्थ संख्या 6, 7 और 14 में कार्गो हैंडलिंग के कार्गो हैंडलिंग परिचालन के लिए जहाज से समुद्र तट या इसके विपरीत तक के लिए 100 टन क्षमता वाले दो एचएमसी प्रदान करेगा। बर्थ संख्या की संपूर्ण आवश्यकता पूरी प्रस्तावित दो एचएमसी द्वारा पूरी की जाएगी। दो एचएमसी फिर बर्थ संख्या 6 और 7 की आवश्यकता के संपूर्ति कर सकते हैं। अन्य बर्थों की आवश्यकता पत्तन की अपनी व्यवस्था द्वारा पूरी की जाएगी। प्रचालक दिशानिर्देशों के अनुसार टीएएमपी द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क की वसूली करेगा।
- (v) एनएमपीटी ने दिनांक 30 सितंबर, 2013 के अधिसूचना सं. टीएएमपी/18/2013-विविध के द्वारा अधिसूचित महापत्तनों पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश, 2013 के अनुसार में संदर्भ प्रशुल्क को अधिसूचित करने का अनुरोध किया है।
- (vi) संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 का संदर्भ लेते हुए, इस पत्तन ने यह माना है कि एनएमपीटी में 2008 के दिशानिर्देशों के तहत कोई संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, जो प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधि/ समान है। अतः 100 टन क्षमता वाले एचएमसी द्वारा शुष्क बल्क और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के हैंडलिंग के लिए इस प्राधिकरण द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क को तय करते हुए दिनांक 30 जून, 2014 को पारित अधिसूचना सं. टीएएमपी 20/2014-सीएचपीटी से संदर्भ लिया जाता है। अपने मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा सीएचपीटी में अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य कारण निम्नलिखित हैं:
- (क) एनएमपीटी में 2008 के दिशानिर्देशों के तहत कोई संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, जो प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधि/समान है।

- (ख) सीएचपीटी और एनएमपीटी में क्रेनों के संचालन और विशिष्टताएँ समान हैं।
- (ग) एनएमपीटी में प्रस्तावित और सीएचपीटी में अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानक समान हैं, सिवाय इसके कि एनएमपीटी स्टील और बैगड कार्गो हैंडल करने के लिए के लिए विचार नहीं कर रहा।
- (vii) इसके अतिरिक्त, एनएमपीटी ने कहा है कि यद्यपि चेन्नई पत्तन द्वारा तैयार किया गया संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव 2013 के दिशानिर्देशों के संदर्भ में था, उन्होंने अपने प्रस्ताव को तैयार करने हेतु 2008 के दिशानिर्देशों को अपनाया है।
- (viii) चूंकि सीएचपीटी के लिए अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क, शुष्क बल्क और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ऊपर उल्लिखित अधिसूचना दखें, प्रस्तावित परियोजना और साथ ही साथ एनएमपीटी में उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं को दर्शाता है, एनएमपीटी ने उक्त संदर्भ प्रशुल्क को अनुमोदित करने एवं इसे एनएमपीटी में लागू किए जाने हेतु अधिसूचित करने के लिए अनुरोध किया है।

4.3. तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा निम्नलिखित प्रशुल्क एवं कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए गए हैं:

I. प्रस्तावित प्रशुल्क:

1. 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के प्रयोगार्थ हैंडलिंग शुल्क:

(प्रति टन रूपए में)

क्र. सं.	कार्गो के प्रकार	विदेशी	तटीय
(i)	शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहितद्वा)	46.84	28.10
(ii)	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	156.12	93.67

2. 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के प्रयोगार्थ विविध शुल्क:

(प्रति टन रूपए में)

क्र. सं.	कार्गो के प्रकार	विदेशी	तटीय
(i)	शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहितद्वा)	0.96	0.57
(ii)	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	3.19	1.91

विविध शुल्क पोत के भीतर कार्गो की आवाजाही के लिए हैं।

II कार्यनिष्पादन मानक:

रियायतप्राप्तकर्ता प्रतिदिन (वास्तविक कार्य के 24 घंटे) या वास्तविक कार्य के आनुपातिक घंटे के टनेज प्रति हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) द्वारा कार्गो हैंडल करने का प्रयास करेगा, जो नीचे विस्तृत रूप से दिया गया है :

- (क) शुष्क बल्क कार्गो हेतु

12500 मेट्रिक टन (औसतन)/प्रतिदिन प्रति एचएमसी अथवा समकक्ष क्रेन

- (ख) ब्रेक बल्क कार्गो हेतु

अन्य-3750 मेट्रिक टन (औसतन)/प्रतिदिन प्रति एचएमसी

दक्षता हेतु निर्दिष्ट भारिता-100 प्रतिशत

5. एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में दी गई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ में, निम्न स्थिति उभरकर आती है:

- (i) न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने सीएचपीटी में 100 टन एचएमसी के परिनियोजन हेतु इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क को अंगीकृत करते हुए महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के अधीन 5 वर्षों की अवधि के लिए निर्माण, स्थानिक और प्रचालन (बीओओ) के आधार पर पीपीपी मोड के माध्यम से 100 टन एचएमसी के परिनियोजन हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है।
- (ii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.2 में कहा गया है कि अन्य बातों के साथ, यदि उस महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव भेज सकते हैं जो उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो।

- (iii) जैसाकि एनएमपीटी द्वारा सही कहा गया है कि, इस प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी में अब तक तुलनीय/समान सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के तहत कोई भी अपफ्रंट प्रशुल्क तय नहीं किया गया है। 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.2 के अनुसार एक महापतन न्यास किसी अन्य महापतन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव भेज सकता है जो उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है। एनएमपीटी ने दिनांक 30 जून, 2014 के आदेश सं. टीएएमपी/20/2014—सीएचपीटी के अनुसार चेन्नई पतन न्यास (सीएचपीटी) में 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क को स्वीकृत करने हेतु प्रस्ताव पेश किया है।
- (iv) जैसा कि ऊपर उल्लिखित है, एनएमपीटी में अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के तहत अभी तक कोई प्रशुल्क अनुमोदित नहीं किया गया है। इसलिए, एनएमपीटी ने दिनांक 30 जून 2014 के आदेशानुसार सीएचपीटी में तय किए गए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव रखा है। सीएचपीटी में निर्धारित 100 टन एचएमसी के उपयोग के लिए संदर्भ प्रशुल्क में शुक्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित), स्टील और बैगड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की हॉडलिंग शामिल है। एनएमपीटी ने केवल शुक्क बल्क और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की हॉडलिंग की परिकल्पना है। इसके अलावा, एनएमपीटी ने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि परिनियोजन हेतु प्रस्तावित 100 टन एचएमसी में सीएचपीटी की तरह ही समान विनिर्दिष्टताएँ एवं समान परिचालन हैं। उपरोक्त बातों को ध्यान में रखते हुए यह द्रष्टव्य है कि एनएमपीटी ने सीएचपीटी में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव पेश किया है।
- (v) यह उल्लेखनीय है कि 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार, संबद्ध महापतन न्यास 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन अपने पतन अथवा अन्य किसी महापतन न्यास में उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकृत कर सकता है जो विस्तृत और पर्याप्त औचित्य प्रदान करते हुए उस घटक के विशेष के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है। एनएमपीटी ने तथापि 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। यद्यपि चेन्नई पतन न्यास द्वारा तैयार किया गया संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव 2013 के दिशानिर्देशों के संदर्भ में था, उक्त प्रशुल्क 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए निर्धारित किया गया। सीएचपीटी के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क कुछ अन्य पतनों के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के स्वीकृत करने के माध्यम से नहीं है। इसलिए, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत सीएचपीटी के लिए तहत तय किए गए संदर्भ प्रशुल्क को इस तरह से माना जा रहा है। जैसे कि यह प्रशुल्क 2008 के दिशानिर्देशों के तहत तय किया गया था चूंकि सीएचपीटी के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए उभर कर आया है। एनएमपीटी द्वारा यथा न्यायोचित, सीएचपीटी और एनएमपीटी में 100 टन एचएमसी के प्रचालन तथा विशिष्टताएँ समान हैं और एनएमपीटी द्वारा परिकल्पित क्रेन का कार्यनिष्ठादान मानक सीएचपीटी में अनुमोदित कार्यनिष्ठादान मानक के समान है। एनएमपीटी में नियंत्रित किए जाने हेतु प्रस्तावित कार्गो प्रोफाइल यथा—शुक्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित) और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो भी सीएचपीटी के समान हैं, सिवाय एक कार्गो आइटेम यथा—स्टील और बैगड कार्गो के, जिसका पतन पर प्रस्तावित एचएमसी द्वारा नियंत्रित किया जाना परिकल्पित नहीं है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण दिनांक 30 जून 2014 के सीएचपीटी आदेश सं. टीएएमपी/20/2014—सीएचपीटी में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क को स्वीकृत करने हेतु एनएमपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए इच्छुक है।
- (vi) सीएचपीटी में संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट मानक टूटिकोण का पालन किया है। इसलिए एनएमपीटी में परिनियोजित किए जाने वाले परिकल्पित क्रेन की आयु का प्रश्न प्रासंगिक नहीं है और यह प्राधिकरण इस विषय में विचार करने के लिए इच्छुक नहीं है।
- (vii) (क) 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित प्रशुल्क में डब्ल्यूआई के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी, जैसा 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन इस प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है।
- (ख) जैसा कि ऊपर कहा गया है, सीएचपीटी में संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 1 जनवरी 2014 के अनुसार प्रति वर्ष स्वतः समायोजन के लिए आधारभूत डब्ल्यूआई सहित जून 2014 में 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर निर्धारित किया गया है। चूंकि एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया संदर्भ प्रशुल्क 2014 से संबंधित है, इसे आगे सूचकांकित करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। इस प्रकार, एनएमपीटी के प्रस्ताव को जो एक एक कार्गो आइटेम यथा—स्टील और बैगड कार्गो को छोड़कर सीएचपीटी में निर्धारित किए गए प्रशुल्क को समान रूप में अपनाता है, अनुमोदित कर दिया गया है।
- (viii) (क) एनएमपीटी द्वारा शुक्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित) और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में कार्यनिष्ठादान मानक प्रस्तावित किया गया है। वे कार्गो आइटेम जिनके लिए कार्यनिष्ठादान मानक प्रस्तावित किया गया है उन कार्गो आइटेमों के साथ मैच करते हैं जिनके लिए सीएचपीटी के संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। एनएमपीटी ने शुक्क बल्क कार्गो के मामले में 12500 टन प्रति दिन प्रति एचएमसी और ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में 3750 टन प्रति दिन प्रति एचएमसी पर मानदंडों को निर्धारित करते हुए कार्यनिष्ठादान मानक प्रस्तावित किया है। उक्त मानदंड दिनांक 30 जून 2014 के सीएचपीटी आदेश सं. टीएएमपी/20/2014—सीएचपीटी में निर्धारित कार्यनिष्ठादान मानकों के अनुरूप पाए गए हैं और इसलिए अनुमोदित किए गए हैं।
- (ख) यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्ठादान मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएँगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएँगे। उपरोक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, केवल रियायत करार में यथा समाविष्ट किए गए कार्यनिष्ठादान मानक की उपलब्धि पर ही, प्रचालक किसी भी कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क के लिए पात्र होगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों को केवल कार्यनिष्ठादान मानक के निर्धारण की आवश्यकता है। यह उस बात को विनिर्दिष्ट नहीं करता कि कार्यनिष्ठादान मानक कैसे गठित होता है। चूंकि एनएमपीटी ने सीएचपीटी में निर्धारित कार्यनिष्ठादान मानक के अनुसार कार्यनिष्ठादान मानक निर्धारित करने के लिए अपनी इच्छा व्यक्त की है, इसे ही इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया है।

6.1 परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और मरिटिक के एक सामूहिक ऐप्लीकेशन के आधार पर, इस प्राधिकरण ने शुक्र बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के हैंडिलंग हेतु निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन (बीओओ) के आधार पर पीपीपी मोड के तहत हार्बर मोबाइल क्रेनों की आपूर्ति, रखरखाव और संचालन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित कर दिया है।

6.2 तदनुसार, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुलग्नक-I के रूप में संलग्न है और एनएमपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित एनएमपीटी में 100 टन एचएमसी के परियोजन के लिए कार्यनिष्पादन मानक अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न है।

6.3 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएँगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएँगे। तदनुसार, एनएमपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

7.1 वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के संशोधित दिशानिर्देश में यथा दिए गए पैरा 2.2 के अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से ऊपर प्रचालन के दूसरे वर्ष के आगे कार्यनिष्पादन मानकों (कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क) के साथ एक प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए खत्तर होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू होगा और संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

7.2 इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ रियायत करार में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण-पत्र जमा किया जाएगा।

7.3 प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा 5 में यथा उल्लिखित अनुसार कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार माँगेगा।

7.4 पिछले 12 महीनों में प्रचालक द्वारा रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विवार नहीं करेगा और प्रचालक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

7.5 एनएमपीटी के विचारों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

7.6 कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानक और प्रचालक द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकृत या अस्वीकृत करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश से संलग्न परिशिष्ट में दिए गए एक उदाहरण में दर्शाया गया है।

7.7 प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से प्राप्त कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानक प्राप्त करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

7.8 2013 के संशोधित दिशानिर्देश के खंड 6.2 के अनुसार, यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्यनिष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अन्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अन्यावेदन की जाँच की जाएगी और एनएमपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएँगे। एनएमपीटी तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

7.9 2013 के संशोधित दिशानिर्देश के खंड 6.3.1 के अनुसार, रियायत करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अप्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

7.10 2013 के संशोधित दिशानिर्देश के खंड 6.3.2 के अनुसार, पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालकों द्वारा प्रस्तुत की जाएँगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उहूँ समय-समय पर भेजनी होगी।

7.11 2013 के संशोधित दिशानिर्देश के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएँ प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील विशेष ऑकड़े/सूचनाएँ प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में पीपीपी प्रचालक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन ऑकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/ प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

अनुबंध—I

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास की बर्थ संख्या उल्ल्यक्यू 6, 7 और 14 पर मोबाईल हार्बर क्रेनों के प्रचालन हेतु संदर्भ प्रश्नलक्ष सारणी

1.1. परिमाणारं

- (i) "तटीय जलयान" का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैद्य तटीय लाइसेंस है।
- (ii) "विदेश गमगीय जलयान" का अर्थ है तटीय जलयान के अलावा कोई अन्य जलयान।
- (iii) "दिन" का तात्पर्य प्रातः 6 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6 बजे होगा।
- (iv) "एचएमसी" का तात्पर्य परियोजना हेतु बीओओ द्वारा आपूर्ति की गई मोबाईल हार्बर क्रेन है।

1.2 सामान्य निवंधन और शर्तें

- (i) (क) कूड़ के अलावा सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार पीओएल, लोह अयस्क, लोह पैलेट्स और थर्मल कोयले सहित, सामान्य कार्गो सबधी प्रभारों से 60 प्रतिशत अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, जलयान तट स्थानांतरण हेतु रियायती दरें सभी संगत प्रभारों पर लगाए जाने चाहिए।
 (ग) भारतीय पत्तन "क" पर पहुंचने वाले और बाद में भारतीय पत्तन 'ख' में स्थानांतरित करने वाले विदेशी पत्तन के कार्गो पर इसकी तटीय यात्रा हेतु संगत रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय जलयात्रा करने के लिए अनुमत जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाने वाले कार्गो रियायत के योग्य होंगे।
 (घ) तटीय कार्गो जलयानों हेतु प्रभार भारतीय रूपए में कथित होंगे और लिए जाएंगे।
- (ii) विलंबित भुगतानों/रिफंडों पर व्याजः
 (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दाँड़िक व्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार एचएमसी प्रचालक विलंबित वापसियों पर दाँड़िक व्याज का भुगतान करेगा।
 (ख) दाँड़िक व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान अग्रणी दर से 2 प्रतिशत ऊपर होगी।
 (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
 (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल प्रचालक द्वारा विल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (iii) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रूपए तक पूर्णाकित किए जाएंगे।
 (iv) वापसी के किसी भी दावे पर तभी विचार किया जाएगा यदि वापसीनीय राशि रूपए 100 अथवा अधिक हो। इसी प्रकार, एचएमसी प्रचालक एचएमसी प्रचालक लघु संग्रहण के लिए अनुपूरक बिल नहीं देगा #यदि एचएमसी प्रचालक को देय राशि रूपए 100 से कम है।
- (v) (क) इस मानदरों में निर्धारित दरें उच्चतम दरें अधिकतम स्तर पर हैं, इसी प्रकार कटौती और छूट जमीनी स्तर पर हैं। एचएमसी प्रचालक यदि चाहे तो निम्न दरें ले सकता है और/अथवा अधिक छूट अनुमत कर सकता है।
 (ख) एचएमसी प्रचालन यदि चाहे तो मान दरों में निर्धारित दरों की अनुपयोगता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों का पुनर्गठन कर सकता है, यदि ऐसे पुनर्गठन से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले और मानदरों में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम स्तर से न बढ़े।
 (ग) बशर्ते कि एचएमसी प्रचालक जनता को ऐसी निचली दरें और/अथवा ऐसी दरों की अनुपयोगता को शासित करने वाली शर्तों को अधिसूचित करेगा और ऐसी निचली दरों में किसी परिवर्तन और/अथवा ऐसी दरों की अनुपयोगता को शासित करने वाली शर्तों को जनता को अधिसूचित करता रहेगा बशर्ते कि नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (vi) बीओओ प्रचालन की वजह से न्यायसंगत विलंब के परे प्रयोक्ता को विलंब हेतु प्रभार नहीं देने होंगे। यदि जलपान खराबी के कारण अथवा एमएमसी के बीओओ प्रचालक की अनपल्बधता अथवा बीओओ प्रचालक की वजह से खड़ा रहता है तो बीओओ प्रचालक चैनर्इ पत्तन न्यास को देय बर्थ किराए के समकक्ष छूट (चैनर्इ पत्तन न्यास की वर्तमान मानदरों के अनुसार) जलयान के खड़े रहने की अवधि के दौरान उपार्जित छूट दे सकता है।

2. 100 टन हार्बर मोबाईल क्रेन के प्रयोगार्थ संचालन प्रभार :

(प्रति टन रूपए में)

क्र. सं.	कार्गो किस्म	विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित)	46.84	28.10
2	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	156.12	93.67

टिप्पणी: शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैगड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में प्रति टन संचालन प्रभार जलयान से समुद्रतट ग्रैब और विलोयत: प्रयुक्त के संबंध में संचालन तक कार्गो के लिए है।

3. 100 टन हार्बर मोबाईल क्रेन के प्रयोगार्थ विविध संचालन प्रभार :

(प्रति टन रुपए में)

क्र. सं.	कार्गो किस्म	विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित)	0.96	0.57
2	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	3.19	1.91

टिप्पणी : शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैगड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में प्रति टन विविध संचालन प्रभार कार्गो के जलयान में स्थानांतरण के संबंध में है।

4. उपरोक्त अनुसूची (2) की सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क कैप को मुद्रास्फीति से सूचकांक किया जाएगा किंतु संगत वर्ष की 1 जनवरी 2014 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क कैप का स्वतः समायोजन प्रतिवर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप संगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च से प्रभावी होंगी।

अनुबंध-II

निर्माण, स्वामित्य और प्रचालन (बीओओ) आधार पर पीपीपी मोड के अंतर्गत न्यू मैंगलोर पत्तन में 5 वर्षों की अवधि के लिए हार्बर मोबाईल क्रेनों की आपूर्ति, अनुरक्षण और प्रचालन हेतु परियोजना के लिए निष्पादन मानक

निष्पादन मानक

छठ्याही कार्गो के प्रतिदिन (वास्तविक कार्यकारी 24 घंटे) प्रति हार्बर मोबाईल क्रेन (एमएमसी) अथवा वास्तविक कार्यकारी अनुपातिक घंटों की टनेज निम्नानुसार है।

क. शुष्क बल्क कार्गो के लिए

12500 मीट्रिक टन (ओसतन) प्रतिदिन प्रति एचएमसी अथवा समकक्ष क्रेन

ख. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

अन्य-3750 मीट्रिक टन (ओसतन) प्रतिघंटा प्रति एचएमसी

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th November, 2014

No. TAMP/50/2014-NMPT .—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for fixation of Reference Tariff for the project “Deployment of Harbor Mobile cranes at berth nos. 6, 7 and 14 through Public Private Participation (PPP) mode on Build, Own and Operate (BOO) basis for a period of 5 years under the Revised Guidelines for Determination of Tariff at Major Ports, 2013, which were notified *vide* Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013 in the Gazette of India *vide* Gazette No. 254 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/50/2014-NMPT

New Mangalore Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on 24th day of October 2014)

This case relates to the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of Reference Tariff for the project “Deployment of Harbor Mobile cranes at berth nos. 6, 7 and 14 through Public Private Participation (PPP) mode on Build, Own and Operate (BOO) basis for a period of 5 years.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) *vide* its letter No. PR-14019/16/2012-PG dated 9 September, 2013 and 12 September, 2013 had issued ‘Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013’ under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963. In compliance of the policy directives issued by the MOS under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified *vide* Notification No.TAMP/18/2013-Misc., in the Gazette of India on 30 September, 2013, *vide* Gazette no.254. The said Guidelines are effective from 9 September, 2013.

2.2. Clause 2.2 of the said Revised Tariff Guidelines of 2013, which is relevant in the present case, is reproduced below:

"The Reference Tariff ("the Reference Tariff") for each commodity/category of commodities and each service/category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by this Authority for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. While adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of this Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, this Authority shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt."

3. The NMPT had earlier, vide its letter dated 16 September 2014, filed a proposal for fixation of Reference Tariff following the principles of 2008 guidelines. Subsequently, the NMPT, vide its email dated 26 September 2014, requested to allow it to withdraw its earlier proposal dated 16 September 2014 since it proposed to file a new proposal for notifying the Reference Tariff adopting the reference tariff approved for Chennai Port Trust (CHPT) vide Order No.TAMP/20/2014-CHPT dated 30 June 2014.

4.1. The NMPT undercover of its email dated 7 October 2014 furnished its letter, feasibility report and list of users/stakeholders/shortlisted bidders. Later, the NMPT undercover of its email dated 9 October 2014 furnished its tariff proposal, proposed reference tariff schedule and the proposed performance standards for the project "Deployment of Harbor Mobile cranes at berth nos. 6, 7 & 14 through PPP mode on Build, Own and Operate (BOO) basis. Accordingly, the fresh proposal submitted vide its email dated 7 October 2014 and 9 October 2014 is taken up for processing.

4.2. The main points made by the NMPT in its letter dated 7 October 2014 are summarised below:

- (i) Owing to the growth of traffic, NMPT has decided to go in for privatization of the cargo handling service. The private operator is expected to supply, maintain and operate the two 100 tonne HMCs with Grab as per the requirement of the port.
- (ii) The port is proposing to award this project through PPP mode on Build, Own and Operate (BOO) basis for a period of 5 years including 3 months mobilization period. Since the project is for a period of 5 years only, two numbers of HMC of 100 ton capacity will meet the requirements. Considering the project period of 5 years, it is decided to allow the operator to provide cranes of not more than 5 years old, considering the life of the crane as 10 years. The project is expected to be awarded by the end of March 2015.
- (iii) The operator is expected to mobilise the equipment and commence the commercial operations from the second quarter of 2015-16. The operator is expected to unload and load the cargo from ship to shore and shore to ship only. The operator is not expected to render any service for shore handling operations for movement of cargo from shore to yard or vice versa.
- (iv) The Private operator will handle the dry bulk cargo and Break bulk cargo at the berth nos. 6, 7 and 14. The operator shall provide two HMCs of 100 T capacity for the ship to shore and vice versa for cargo handling operations of handling cargo at berth nos. 14, 6 and 7 only. The entire requirement of Berth No. 14 will be met by the proposed two HMCs. The two HMCs then could supplement the requirement of Berths 6 and 7. The requirement of other berths will be met by port's own arrangement. The operator will charge the tariff notified by TAMP as per the guidelines.
- (v) The NMPT has requested to notify the Reference Tariff in pursuance of the guidelines for determination of tariff at Major Ports, 2013 notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013.
- (vi). Referring to Clause 2.2 of the Reference Tariff guidelines, 2013 the port has submitted that no Reference Tariff has been fixed in the NMPT under 2008 guidelines, which is representative / identical to the proposed Project. Hence, reference is drawn to the Notification no.TAMP/20/2014-CHPT dated 30 June 2014 passed by this Authority fixing Reference Tariff fixed for the Chennai Port Trust (CHPT) for handling dry bulk and other break bulk cargoes by HMC of 100 tonnes capacity. The main reason submitted by the NMPT for adopting the Reference Tariff notified by this Authority in CHPT, in its case, are as below:
 - (a) No Reference Tariff has been fixed for the NMPT under 2008 guidelines which is representative/identical to the proposed project.

- (b) The operations and specifications of the cranes at the CHPT and NMPT are identical.
- (c) The performance standards proposed at the NMPT and that approved at the CHPT are similar except that the NMPT is not contemplating to handle steel and bagged cargo.
- (vii). Further, the NMPT has stated that although the Reference Tariff proposal made by Chennai Port was with reference to the 2013 guidelines, they have adopted the 2008 guidelines in formulating their proposal.
- (viii). Since the Reference Tariff notified for CHPT *vide* the above mentioned notification for the dry bulk and other break bulk cargoes represents the proposed project and also the services to be provided at the NMPT, the NMPT has requested to approve the said Reference Tariff and notify the same to be applicable to NMPT.

4.3. Accordingly, the NMPT has proposed the following tariff and the performance standards:

I. Proposed Tariff:

1. Handling charges for use of 100 tonne Harbour Mobile Cranes:

(Rate in ₹ per tonne)

Sr. No.	Type of Cargo	Foreign	Coastal
(i).	Dry Bulk Cargo (including Fertilizers)	46.84	28.10
(ii).	Other Break Bulk Cargo	156.12	93.67

2. Miscellaneous charges for use of 100 tonne Harbour Mobile Cranes:

(Rate in ₹ per tonne)

Sr. No.	Type of Cargo	Foreign	Coastal
(i).	Dry Bulk Cargo (including Fertilizers)	0.96	0.57
(ii).	Other Break Bulk Cargo	3.19	1.91

Miscellaneous charges are for shifting of cargo within the vessel.

II. Performance Standards:

Concessionaire shall endeavour to handle cargo per day (24 Hrs of actual working) per Harbour Mobile Crane (HMC) or tonnage of proportionate hours of actual working as detailed below:

(a) **For Dry Bulk Cargo**

12500 Metric tonnes (average)/per day per MHC or equivalent crane.

(b) **For Break bulk Cargo**

Others - 3750 Metric tonnes (average)/per day per HMC

Weightage assigned for efficiency – 100%.

5. With reference to the totality of information furnished by the NMPT in its proposal, the following position emerges:

- (i) The New Mangalore Port Trust (NMPT) has filed the proposal for fixation of the reference tariff for deployment of 100 tonne HMC through PPP mode on Build, Own and Operate (BOO) basis for a period of 5 years under the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 by adopting of the Reference Tariff fixed by this Authority for the deployment of the 100 tonne HMC at the CHPT.
- (ii) Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013 provides, *inter alia*, that in case no tariff has been fixed for a commodity at a major port trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
- (iii) As rightly stated by the NMPT, no upfront tariff has been fixed under the 2008 Upfront tariff guidelines by this Authority for comparable / identical facility so far at NMPT. As per clause 2.2. of the

Revised Reference Tariff guidelines of 2013 a Major Port Trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. The NMPT has proposed to adopt the reference tariff fixed for 100 tonne Harbour Mobile Cranes (HMC) at the Chennai Port Trust (CHPT) vide Order No. TAMP/20/2014-CHPT dated 30 June, 2014.

- (iv) As mentioned above, no tariff under 2008 Upfront tariff guidelines has so far been approved at NMPT. The NMPT has, therefore, proposed to adopt the reference tariff fixed at the CHPT *vide* Order dated 30 June, 2014. The reference tariff for use of the 100 tonne HMC fixed at the CHPT envisages handling of dry bulk cargo (including fertilizer), steel & bagged cargo and other break bulk cargo. The NMPT has envisaged handling of dry bulk and other break bulk cargo only. Further, the NMPT has categorically stated that the 100 tonne HMCs proposed to be deployed has identical specifications and are for identical operations as that at CHPT. In view of the above it is noted that the NMPT has proposed to adopt the Reference Tariff fixed at the CHPT.
- (v) It is noteworthy that the Reference Tariff guidelines of 2013 states that the concerned major port trust can adopt the highest upfront tariff fixed under 2008 guidelines at its own port or any other major port trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. The NMPT has, however, proposed to adopt the reference tariff fixed under 2013 guidelines. Although the Reference Tariff proposal formulated by Chennai Port Trust was with reference to the 2013 guidelines, the said tariff has been fixed following the principles of 2008 guidelines. The reference tariff fixed for CHPT is not by way of adoption of upfront tariff fixed for some other port. That being so, the reference tariff fixed for CHPT under 2013 tariff guidelines is treated as if the tariff was fixed under 2008 guidelines since the Reference tariff at CHPT has emerged out of following the principles of 2008 Guidelines. As justified by the NMPT, the operations and specifications of the 100 tonne HMC at the CHPT and NMPT are identical and that the performance standards of the crane envisaged by NMPT are same as that approved at CHPT. The cargo profile proposed to be handled at the NMPT viz. dry bulk cargo (including fertilizer) and other break bulk cargo is also same as CHPT except for one cargo item i.e. steel and bagged cargo which is not envisaged to be handled by the proposed HMC at the port. In view of the above, this Authority is inclined to accept the proposal of the NMPT for adopting the reference tariff fixed in the CHPT Order No. TAMP/20/2014-CHPT dated 30 June, 2014.
- (vi) The fixation of reference tariff at CHPT followed normative approach as stipulated in the upfront tariff fixation guidelines of 2008. Therefore, the question of age of the crane envisaged to be deployed at the NMPT is not relevant and this Authority is not inclined to go into this matter.
- (vii) (a) The Revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of this Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.
(b) As mentioned above, the Reference Tariff at the CHPT has been fixed based on the 2008 Upfront tariff guidelines in June 2014 with the base WPI for automatic adjustment every year as 1 January, 2014. Since the reference tariff adopted by the NMPT pertains to the year 2014, the question of indexing it further does not arise. Thus, the proposal of the NMPT which in toto adopts the reference tariff fixed in CHPT except for excluding one cargo item, viz. steel and bagged cargo, is approved.
- (viii) (a) The NMPT has proposed the Performance Standards in respect of dry bulk cargo (including fertilizer) and other break bulk cargo. The cargo items for which Performance Standards are proposed match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule of the CHPT. The NMPT has proposed the Performance Standards by prescribing the norms at 12500 tonnes per day per HMC in case of dry bulk cargo and 3750 tonnes per day per HMC in case of break bulk cargo. These norms are seen to be in line with the performance standards prescribed at the CHPT *vide* Order No. TAMP/20/2014-CHPT dated 30 June 2014 and hence are approved.
(b) It is relevant here to mention that Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, it is only on the achievement of the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement, that the operator would be eligible for any performance linked tariff. It is relevant to mention that the revised 2013 guidelines

only requires prescription of performance standards. It does not stipulate as to what constitutes performance standard. Since the NMPT has expressed its desire to prescribe the performance standards as fixed in the case of CHPT, the same is notified by this Authority.

6.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for supply, maintenance and operation of Harbour Mobile Cranes under PPP mode on Build, Own and Operate (BOO) for handling of dry bulk cargo and break Bulk Cargo.

6.2. Accordingly, the Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - I** and the Performance Standards for deployment of the 100 tonne HMCs at the NMPT as proposed by the NMPT is attached as **Annex - II**.

6.3. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the NMPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards approved by this Authority, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

7.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the revised guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

7.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

7.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the Tariff Guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

7.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

7.5. After considering the views of the NMPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

7.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the Tariff Guidelines of 2013.

7.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

7.8. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the NMPT. The NMPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

7.9. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

7.10. As stipulated in Clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time-to-time.

7.11. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III-4/Exty./143/2014]

Annex - I

NEW MANGALORE PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR OPERATING MOBILE HARBOUR CRANES AT BERTHS 6, 7 AND 14 OF NEW MANGALORE PORT TRUST

1.1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) “**Coastal vessel**” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) “**Foreign-going vessel**” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii) “**Day**” shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iv) “**HMC**” means Mobile Harbour Crane of supplied by the BOO operator for the project.

1.2. General Terms & Conditions

- (i)
 - (a) The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer.
 - (c) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port “A” for subsequent transhipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (d) The charges for coastal cargo vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (ii) Interest on delayed payments / refunds.
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the HMC operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
 - (c) The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the HMC operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (iii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iv) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, the HMC operator shall not raise supplementary bills for short collection, if the amount due to the HMC operator is less than ₹100/-.
- (v)
 - (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The HMC operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

- (b) The HMC operator may also, if he so desires, rationalise the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) Provided that the HMC operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vi) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOO operator. In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of BOO Operator or any other reasons attributable to HMC Operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the New Mangalore Port Trust (as per the prevailing scale of rates of New Mangalore Port Trust) accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by BOO Operator.

2. Handling charges for use of 100 tonne harbour mobile cranes:

(Rate in ₹ per tonne)

Sl. No.	Type of Cargo	Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo (including Fertilizers)	46.84	28.10
2	Other Break Bulk Cargo	156.12	93.67

Note : The per tonne handling charges in respect of Dry Bulk Cargo and other Break Bulk Cargo is towards handling of cargo from ship to shore using grab and vice versa.

3. Miscellaneous charges for use of 100 tonne harbour mobile cranes :

(Rate in ₹ per tonne)

Sl. No.	Type of Cargo	Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo (including Fertilizers)	0.96	0.57
2	Other Break Bulk Cargo	3.19	1.91

Note : The per tonne miscellaneous charges in respect of Dry Bulk Cargo and other Break Bulk Cargo is towards shifting of cargo within the vessel.

4. General note to schedule (2) above:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January, 2014 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.

Annex - II

Performance Standards for the project for supply, maintenance and operation of Harbour Mobile Cranes in New Mangalore Port Trust under PPP mode on Build, Own and Operate (BOO) basis for a period of 5 years

Performance Standards

Concessionaire shall endeavour to handle cargo per day (24 Hrs of actual working) per Harbour Mobile Crane (HMC) or tonnage of proportionate hours of actual working as detailed below.

a. For Dry Bulk Cargo

12500 Metric tonnes (average)/per day per MHC or equivalent crane.

b. For Break bulk Cargo

Others - 3750 Metric tonnes (average)/per day per HMC